

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB NEGARA
UKRAINA ATAS JATUHNYA PESAWAT MALAYSIA AIRLINES MH17
DITINJAU DARI HUKUM UDARA INTERNASIONAL**

Ratih Puput Prasetyani (Penulis),

Nurdin, S.H.,M.Hum. (Dosen Pembimbing I)

Setyo Widagdo, S.H.,M.H. (Dosen Pembimbing II).

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

fEmail : ratihpuputprasetyani@yahoo.com

ABSTRAK

Pelaksanaan kebebasan navigasi yang telah diatur dalam Konvensi Chicago 1944 telah memberikan suatu perkembangan dalam penerbangan komersial lintas negara. Diperlukan adanya suatu badan untuk memantau berbagai hal mengenai penerbangan komersial lintas negara baik dari pengangkut maupun dalam hal keamanan dan keselamatan penerbangan komersial lintas negara. Jaminan keselamatan dan keamanan penerbangan komersial merupakan tanggung jawab dari pengangkut dan juga dari negara kolong yang dilewati. Kedaulatan yang dimiliki negara kolong dalam ruang udaranya secara jelas merupakan tanggung jawab negara kolong untuk menjadikan wilayah kedaulatan udaranya tersebut dikategorikan aman untuk dilalui pesawat komersial lintas negara. Ketentuan tentang kedaulatan yang dimiliki Negara kolong terhadap pengangkut komersial yang melintasi wilayah ruang udara telah dijelaskan dalam beberapa hal yang terkandung dalam teori kepemilikan ruang udara (*The Air Sovereignty Theory*). Zona larangan terbang yang telah diatur pada pasal 9 Konvensi Chicago 1944 merupakan salah satu bentuk antisipasi atas ancaman yang dapat membahayakan penerbangan komersial lintas negara.

Kata Kunci : Tanggung jawab pengangkut, Malaysia Airlines, Ukraina.

ABSTRACT

Freedom Implementation of navigation that has been set in the Chicago Convention 1944 has given developments in commercial aviation. Need a organization to monitoring various matters concerning commercial flights across the country both in terms of transport and security and safety of commercial flight across states. Guarantee the safety and security of commercial aviation is the responsibility of the carrier and also from the state under which by passed. The state sovereignty under the air space is the cleary the responsibility of the state to make the area under the sovereignty of the air is safe for commercial flights.

Provision of the state under sovereignty to the commercial carrier that passes through the airspace has been described in the Air Sovereignty Theory. Prohibited area is one form of anticipation of threats that can injurious a commercial flights.

Keywords : Responsibility, Malaysia *Airlines*,Ukraine.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Industri penerbangan lagi-lagi tak luput dari pemberitaan, berita tentang kecelakaan pesawat kerap kali kita saksikan dan kita baca melalui media massa dan media elektronik. Tragedi kemanusiaan selalu mengiringi kecelakaan pesawat, banyaknya korban jiwa membuat hati kita miris mendengarnya.

Bulan Juli, dunia penerbangan dikejutkan lagi dengan jatuhnya Pesawat Malaysia *Airlines* MH17 di Ukraina Timur. Banyak Korban berjatuhan pada waktu jatuhnya Pesawat Malaysia *Airlines* MH17. Hal ini menimbulkan duka yang sangat mendalam atas tragedi kemanusiaan yang terjadi dengan jatuhnya Pesawat komersial milik Perusahaan Penerbangan Malaysia ini.

Pesawat MH17 jatuh di Ukraina timur pada 17 Juli 2014 ketika melakukan penerbangan dari Amsterdam ke Kuala Lumpur. Boeing 777-200 diyakini jatuh setelah ditembak kelompok separatistis pro Rusia. Kotak hitam pesawat telah dikirim ke Farnborough, Inggris untuk diselidiki oleh *Air Accidents Investigation Branch*.

Pemerintah Ukraina mengatakan, rekaman kotak hitam dari pesawat Malaysia *Airlines* MH17 menunjukkan bahwa pesawat itu jatuh oleh serpihan dari rudal yang ditembakkan. Klaim itu disampaikan setelah inspektur internasional, termasuk dari Polisi Federal Australia, berhasil mencapai lokasi tragedi jatuhnya MH17. Para penyelidik itu berhasil menjangkau lokasi tragedi MH17 meski di

tengah pertempuran sengit di daerah yang dikuasai separatis pro-Rusia di Donetsk, Ukraina timur. Data dari kotak hitam pesawat MH17 dibongkar di Inggris, setelah pejabat Malaysia menyerahkannya kepada penyelidik internasional. Kotak hitam itu semula berada di tangan separatis pro-Rusia yang kemudian diserahkan kepada pejabat Malaysia.¹

. Ruang udara yang ada diatas suatu negara dengan ketinggian tertentu maka dengan sendiri telah menjadi tanggung jawab negara dibawah ruang udara tersebut. Negara yang wilayah kedaulatannya berada di bawah suatu ruang udara tertentu disebut sebagai negara kolong. Dalam pembahasan tentang negara kolong maka dapat dihubungkan dengan kedaulatan negara di wilayah udara yang tentunya menjadi tanggung jawab suatu negara kolong atas berbagai keadaan yang ada di dalamnya. Ukraina yang mana dalam tragedi ini merupakan negara kolong yang harus bertanggung jawab atas kasus penembakan di dalam wilayah kedaulatan udaranya. Penetapan zona larangan terbang dalam suatu wilayah yang dianggap rawan merupakan tanggung jawab penuh dari negara kolong. Hal ini disebabkan bahwa hanya negara kolong yang lebih mengetahui tentang keamanan dalam wilayah kedaulatannya, Sehingga dengan demikian dapat tercipta keamanan penerbangan komersial. Negara Ukraina dalam hal ini merupakan negara kolong atas wilayah udara yang dilalui oleh pesawat MH17 Malaysia *Airlines* seharusnya melakukan suatu upaya – upaya pengamanan terhadap keselamatan pesawat komersial MH17 Malaysia *Airlines* yang berada dalam wilayah kedaulatannya

¹ Muhaimin, 2014. Kotak Hitam Tunjukkan MH17 Jatuh oleh Serpihan Rudal, (<http://international.sindonews.com/read/887015/41/kotak-hitam-tunjukkan-mh17-jatuh-oleh-serpihan-rudal>), diakses tanggal 9 September 2014.

Rumusan Masalah

Berdasarkan pada permasalahan yang ada latar belakang di atas, maka penulis dapat merumuskan suatu pokok permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana aturan hukum mengatur tentang tanggung jawab penerbangan komersial lintas Negara ditinjau dari Hukum Udara Internasional dihubungkan dengan jatuhnya Pesawat MH 17 ?
2. Bagaimana tanggung jawab Negara Ukraina atas jatuhnya pesawat MH-17 berdasarkan Hukum Udara Internasional ?

PEMBAHASAN

Metode Penelitian

Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan perundang-undangan (Statute Approach) dan pendekatan Kasus (Case Approach). Suatu penelitian normatif tentu harus menggunakan pendekatan perundang-undangan, karena yang akan diteliti adalah berbagai aturan hukum yang menjadi fokus sekaligus tema sentral suatu penelitian. Pendekatan perundang-undangan digunakan dalam penelitian ini dengan tujuan sebagai dasar dalam melakukan analisis.

Sedangkan pendekatan kasus beranjak dari Peristiwa hukum yang terjadi. Dengan mempelajari hal-hal tersebut, peneliti akan menemukan pertentangan antara peraturan hukum dan peristiwa hukum, yang kemudian akan dianalisis dengan menggunakan peraturan-peraturan hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi

Hasil Penelitian

A. Pengaturan Mengenai Tanggung Jawab Penerbangan Komersial Dan Negara Kolong Menurut Hukum Udara Internasional

Dalam Konvensi Chicago 1944 kebebasan navigasi udara disebutkan:²

- a. 2 kebebasan dasar yaitu hak lintas damai (*innocent passage*) dan hak mendarat teknik untuk keperluan pengambilan bahan – bahan dan reparasi/perbaikan (*technical stop*);
- b. 3 kebebasan komersial yang berkaitan dengan lalu lintas komersial, yaitu:
 - 1) hak untuk menurunkan di semua pihak para penumpang dan barang dagang yang dimuat di wilayah negara pihak yang pesawat udaranya mempunyai kebangsaan dari negara tersebut;
 - 2) hak untuk menaikkan para penumpang dan barang dagangan menuju wilayah yang pesawat udaranya mempunyai kebangsaan dari negara tersebut;
 - 3) hak untuk menaikkan para penumpang dan barang dagangan di semua wilayah negara pihak dan menurunkannya di wilayah negara – negara pihak lainnya.

Khusus untuk kebebasan komersial hanya diterima untuk pesawat udara pengangkut yang melakukan pelayanan internasional yang teratur atas dasar *traffic convention*. Untuk 2 kebebasan dasar diberikan kepada semua pesawat udara sipil negara pihak tanpa otorisasi khusus dan hanya atas dasar ketentuan konvensi. Di samping konvensi mengenai Penerbangan sipil Internasional,

² Boer Mauna, **Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global**, alumni, Bandung, 2011, hlm. 422.

Konvensi Chicago ini juga menghasilkan persetujuan mengenai Penerbangan Sipil Internasional. Tujuan Konferensi Penerbangan Sipil Internasional tampak dengan jelas pada pembukaan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang ditandatangani di Chicago tahun 1944.³ Dalam pembukaan tersebut dijelaskan bahwa pertumbuhan penerbangan sipil yang akan datang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian, dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia yang sangat mengerikan, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan untuk kerjasama antar bangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia. Karena itu, negara-negara peserta Konferensi sepakat mengatur prinsip-prinsip dasar penerbangan sipil internasional, menumbuhkan kembangkan penerbangan sipil yang aman, lancar, teratur, dan memberi kesempatan yang sama kepada negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional dan mencegah adanya persaingan yang tidak sehat.

Dalam konvensi Chicago sendiri angkutan udara dibagi menjadi *civil aircraft* dan *state aircraft*, dimana *civil aircraft* ini dibagi lagi menjadi *Scheduled Flight*, *non-Scheduled Flight*, dan *General Aviation*. Setiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berhak mengeluarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negaranya, baik untuk operasi penerbangan nasional maupun internasional yang berasal atau ke negara tersebut.

Namun demikian, peraturan tersebut harus berlaku terhadap semua pesawat udara nasional maupun internasional. Bila negara tersebut mengeluarkan peraturan harus mempertimbangkan keselamatan penerbangan sipil yang dalam

³ Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944

hal ini dimaksudkan yaitu untuk penerbangan komersial lintas negara. Dengan demikian diperlukan adanya suatu standarisasi keamanan dan keselamatan penerbangan komersial agar tercipta suatu keseragaman. Standarisasi yang dimaksud dalam hal ini yaitu adanya persamaan peraturan penerbangan di setiap Negara yang meratifikasi Konvensi Chicago 1944. Terciptanya suatu standarisasi global maka akan menambah tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan komersial secara keseluruhan.

Secara hukum internasional (khususnya hukum udara) dan berlandaskan kepada doktrin kedaulatan, setiap Negara berhak mengatur segala sesuatunya yang berkaitan dengan keamanan negaranya, keamanan penerbangan bagi setiap penerbangan udara di wilayahnya (Pasal 12 Konvensi Chicago 1944).

Hukum dan regulasi penerbangan komersial yang berlaku apabila melewati kedaulatan ruang udara suatu Negara kolong adalah hukum nasional Negara kolong tersebut, kecuali pesawat udara yang terbang di atas laut lepas akan berlaku hukum internasional sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944 beserta peraturan pelaksanaannya.⁴

Dalam hukum Romawi, ada suatu adagium yang menyebutkan, bahwa *Cojus est solum, ejus est usque ad cuelum*, artinya: barang siapa yang memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala - galanya yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang ada di dalam tanah. Menurut dalil tersebut, apabila suatu negara memiliki tanah, maka dengan sendirinya negara itu akan memiliki ruang udara di atasnya⁵. Dengan

⁴ Martono K., **Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum laut Internasional**. Bandung: Madar Maju, 1995.

⁵ Setyo Widagdo, Masalah kedaulatan Negara Di Ruang Udara Kaitannya dengan Hak lintas berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dan Perjanjian Lain yang Mengaturnya

demikian maka Negara kolong yang dalam kasus ini yaitu Ukraina bertanggung jawab penuh atas kejadian penembakan pesawat MH17 Malaysia Airlines sebagaimana yang telah diatur pada Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 *Non Scheduled Flight* dan *Scheduled Flight*.

Menurut Dewan *International Civil Aviation Organisation* (ICAO), kriteria atau ukuran yang dipakai untuk membedakan penerbangan tidak berjadwal dan penerbangan berjadwal adalah :⁶

A scheduled international air service is a series of flight that prossesses all the following characteristics :

- 1) it passes through the airspace over the territory of more that one state*
- 2) it is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo for remuneration, in such a manner that each flight is open to use by members of the public*
- 3) it is operated, so as to serve traffic between the same two or more point, either according to a published time table, or*
- 4) with flight so regular or frequent that they constitute a recognisably systematic series*

B. Tanggung Jawab Negara Ukraina atas Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines

Berdasarkan Hukum Udara Internasional

1. Kronologis Kasus Insiden Penembakan Pesawat Mh17 Malaysia Airlines Di Ukraina

Tragedi Jatuhnya pesawat MH17 milik Maskapai Malaysia Airlines yang diduga akibat ditembak Rudal Buk oleh Pemberontak Pro Rusia di zona perang Ukraina yang mengakibatkan seluruh penumpang 298 orang dinyatakan tewas

(<https://klinikhukum.wordpress.com/2007/08/13/masalah-kedaulatan-negara-di-ruang-udara-kaitannya-dengan-hak-lintas-berdasarkan-konvensi-chicago-1944-dan-perjanjian-lain-yang-mengaturinya/>) Diakses pada 29 january 2015.

⁶ ICAO Doc. 9327 Annual Report of the Council-1980: Documentation for the session of the assembly ini 1981.

termasuk 11 penumpangnya yang berkewarganegaraan Indonesia. Pesawat MH17 jatuh di Ukraina timur pada 17 Juli 2014 ketika melakukan penerbangan dari Amsterdam ke Kuala Lumpur. Boeing 777-200 diyakini jatuh setelah ditembak kelompok separatis pro Rusia. Para penyelidik itu berhasil menjangkau lokasi tragedi MH17 meski di tengah pertempuran sengit di daerah yang dikuasai Pemberontak pro-Rusia di Donetsk, Ukraina timur. Pejabat Malaysia menyerahkannya kepada penyelidik internasional.

Pesawat Malaysia Airlines dengan nomor penerbangan MH17, jenis Boeing 777, dari Bandara Schiphol, Amsterdam, Belanda dijadwalkan berangkat pada pukul 18.00 malam menuju Kuala Lumpur, Malaysia tepat pada pukul 06.10 pagi. Pesawat MH17 yang mengangkut 298 penumpang beserta kru pesawat ini melewati perbatasan Ukraina – Rusia dan tepat di kota Donetsk, desa Grabovo Ukraina Timur, pesawat MH17 ditembak jatuh oleh rudal tak dikenal yang menewaskan seluruh penumpang yang ada dalam pesawat. Hal ini menimbulkan berbagai macam spekulasi tentang asal dari rudal yang telah menembak jatuh pesawat sipil ini. *Air Traffic Control* (ATC) memberitahukan kepada pihak Malaysia Airlines (MAS) bahwa mereka kehilangan kontak dengan MH17 pada jarak 30 kilometer dari Tamak, sekitar 50 kilometer dari perbatasan Rusia-Ukraina. Berikut ini secara detail kronologis pesawat MH17 mulai dari lepas landas dari Amsterdam hingga dinyatakan hilang:⁷

⁷Kompas.com, Kronologi Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines #MH17 di Ukraina . 2014. (<http://internasional.kompas.com/read/2014/07/18/11141031/Kronologi.Jatuhnya.Pesawat.Malaysia.Airlines.MH17.di.Ukraina>). Diakses pada 14 January 2015.

Kamis, 17 Juli 2014	
18.00 :	Pesawat dijadwalkan berangkat dengan nomor penerbangan MH17, jenis Boeing 777, dari Bandara Schiphol, Amsterdam, Belanda.
18.15 :	MH17 berangkat dari Amsterdam dengan membawa 280 penumpang dan 15 kru.
22.15:	Malaysia Airlines (MAS) menerima pemberitahuan dari Air Traffic Control (ATC) Ukraina bahwa mereka kehilangan kontak dengan MH17 sekitar 30 kilometer dari Tamak, sekitar 50 kilometer dari perbatasan Rusia-Ukraina.
23.30:	MH17 diperkirakan mengalami kecelakaan. MAS merilis <i>tweet</i> resmi, "Malaysia Airlines telah kehilangan kontak MH17 dari Amsterdam. Posisi terakhir diketahui di wilayah udara Ukraina".
23.40:	<p>Kantor berita <i>Interfax</i> mengabarkan, pesawat telah ditembak di atas ketinggian 10 kilometer di atas Ukraina bagian timur.</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Interfax</i> telah mengonfirmasi bahwa lokasi terbakarnya pesawat di Ukraina timur. Kementerian Dalam Negeri Ukraina mengonfirmasi bahwa semua penumpang dan kru meninggal. Pesawat ditembak jatuh ketika terbang di ketinggian 30.000 kaki (kira-kira 10 km). Igor Strelkov, pimpinan militer separatis Rusia, mengirimkan pesan di media sosial VKontakte sebelum MH17 jatuh. Ia menulis bahwa pemberontak telah menembak jatuh pesawat Antonov An-26 (pesawat dengan dua baling-baling di bagian sayap), yang biasa digunakan Angkatan Udara Ukraina, di

	wilayah dekat Torez.
--	----------------------

Jumat, 18 Juli 2014	
00.03:	Perdana Menteri Ukraina Arseniy Yatsenyuk menginstruksikan investigasi kecelakaan pesawat tersebut.
00.05:	Perdana Menteri Malaysia Datuk Seri Najib Tun Razak menulis di Twitter, "Saya terkejut dengan laporan kecelakaan MH17. Kami akan langsung melakukan investigasi."
00.18:	Pihak berwenang Ukraina di lokasi kecelakaan mengatakan, paling sedikit 100 jenazah ditemukan di lokasi, dan potongan tubuh jenazah tersebar sekitar 15 kilometer dari lokasi.
00.30:	<p>Baik pemerintah maupun pemberontak Ukraina membantah telah menembak jatuh MH17. Sebuah peluru kendali (rudal) darat ke udara diduga digunakan untuk menembak pesawat itu hingga jatuh.</p> <p>a. Menurut kantor berita <i>RIA</i>, Presiden Rusia Vladimir Putin berkomunikasi dengan Presiden Barack Obama tentang kecelakaan.</p>
12.45:	Lokasi kecelakaan berada di Desa Grabovo, di wilayah Donetsk.
02.10:	Menteri Luar Negeri Perancis Laurent Fabius menyebutkan, sedikitnya empat warga negara Perancis menjadi penumpang MH17.
02.28:	Kantor berita <i>Interfax</i> melaporkan, pemberontak separatis Rusia mengklaim menemukan kotak hitam MH17.

04.15:	<p>Dalam jumpa pers, Perdana Menteri Malaysia Najib Tun Razak mengatakan, Organisasi Internasional Penerbangan Sipil (ICAO) mengklaim rute yang dilalui pesawat MH17 adalah rute aman. Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA) juga menyatakan, jalur penerbangan MH17 tidak termasuk daerah terlarang.</p> <ol style="list-style-type: none"> Najib mengatakan bahwa <i>Malaysia Airlines</i> menyebut tidak ada panggilan darurat yang dilakukan MH17. Menurut informasi dari ATC di Kiev, lokasi suar darurat di 48 derajat 7 menit 23 detik Lintang Utara dan 38 derajat 31 menit 33 detik di Bujur Timur. Pemerintah Ukraina yakin bahwa pesawat telah ditembak jatuh. "Namun, Malaysia belum bisa memverifikasi hal ini," kata Najib. Pemerintah Malaysia akan berusaha mencari tahu apa yang terjadi dengan pesawat ini dan berjanji membawa pihak yang bertanggung jawab ke pengadilan. Pemerintah Malaysia mengirim pesawat khusus ke Kiev, bersama staf bencana alam Malaysia, tim penyelamat, dan tenaga medis. Posko darurat telah dibangun dan pemerintah Malaysia terus melakukan komunikasi dengan Ukraina. Najib menyebutkan, Presiden Ukraina Petro Poroshenko berjanji akan melakukan investigasi independen.
--------	---

	h. Ukraina akan melakukan negosiasi dengan pemberontak di bagian timur negara tersebut.
06.10:	MH17 dijadwalkan mendarat di Bandara Internasional Kuala Lumpur, Malaysia.
07.30:	Malaysia Airlines mengatakan, semua pesawat mereka dari Eropa akan mengambil rute alternatif menghindari jalur biasa di tempat MH17 jatuh.
07.30:	MAS mengonfirmasi bahwa MH17 membawa 298 orang, 283 penumpang, termasuk tiga bayi dengan kewarganegaraan berbeda, dan 15 kru. Ini sekaligus ralat atas informasi yang disebutkan sebelumnya bahwa penumpang berjumlah 295 orang.

2. Analisis Kasus Insiden Penembakan Pesawat Mh17 Malaysia Airlines Di Ukraina

Insiden penembakan yang terjadi terhadap pesawat MH17 Malaysia Airlines di wilayah negara Ukraina berdasarkan kronologis kasus di atas dapat dikatakan terjadi karena tidak ditutupnya rute penerbangan yang melewati wilayah perbatasan Ukraina dan Rusia, di kota Donetsk, desa Grabovo yang dikuasai oleh gerakan separatistis pro-Rusia yang dianggap memiliki potensi ancaman terjadinya konflik bersenjata.

Zona larangan terbang diatur dalam Pasal 3 Konvensi Paris 1919 yang menyatakan bahwa :

“ each contracting state is entitled for military reasons or in the interest of public safety to prohibit the aircraft of the other contracting states, under the penalties provided by its legislation and subject to no distinction being made in this respect between its private aircraft and those of the other contracting states from flying over certain areas of its territory.”

Dalam Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 mengenai zona larangan terbang juga mengatur sebagai berikut :

- a. *Each contracting state may, for reason of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other states from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the state whose territory is involved, engaged in international scheduled airlines service, and the aircraft of the other contracting states likewise engaged. Such prohibited area shall reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with navigation. Description of such prohibited areas in the territory of contracting states, as while as any subsequent alteration therein shall be communicated as soon as possible to the other contracting states and to international civil aviation organization.*
- b. *Each contracting states reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporary to restrict or prohibit flying over the whole or any part in its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other states.*
- c. *Each contracting states, under such regulation as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in the subparagraph (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable there after at some designated airport within its territory.*

Sedangkan menurut ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang merupakan badan pengatur penerbangan sipil internasional, melakukan distribusi dan melakukan pemantauan serta evaluasi terhadap penerapan penerbangan sipil telah mengklaim rute yang dilalui pesawat MH17 adalah rute aman. Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA) juga menyatakan, jalur penerbangan MH17 tidak termasuk daerah terlarang. Sehingga tidak ada alasan

bahwa terjadi kelalaian ICAO tentang rute yang dilalui oleh pesawat MH17. Rute yang dilalui oleh pesawat MH17 merupakan rute yang telah dilewati bertahun – tahun oleh Malaysia Airlines maupun maskapai penerbangan lain sebanyak 15 dari 16 negara Asia pacific.⁸

Dalam teori kepemilikan ruang udara (*The Air Sovereignty Theory*) ketentuan tentang kedaulatan yang dimiliki Negara kolong terhadap pengangkut komersial yang melintasi wilayah ruang udara terdiri dari ;

- a. Negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap satu ketinggian tertentu di ruang udara;
- b. Negara kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai bagi navigasi pesawat -pesawat udara asing, dan;
- c. Negara kolong berdaulat penuh tanpa batas.

Berdasarkan teori diatas maka dapat diambil suatu garis besar bahwa negara kolong berdaulat penuh atas wilayah udaranya, sehingga setiap pengangkut komersial yang melintasi wilayah udaranya dapat terjamin keselamatan dan keamanan penerbangannya. Dalam hal ini Ukraina sebagai negara kolong sangat bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah udaranya. wilayah yang dilintasi pengangkut komersial dan tercipta koordinasi informasi antara Negara kolong yang dalam hal ini yang dimaksud yaitu Ukraina dengan ICAO tentang keamanan suatu rute penerbangan.

Pada dasarnya keamanan Negara kolong (Ukraina) hanya dapat diketahui oleh Negara kolong itu sendiri. Berbagai macam konflik terutama konflik militer yang dialami oleh Ukraina seharusnya di informasikan secara jelas dan rinci terhadap ICAO agar secara global ICAO dapat mengantisipasi hal – hal yang perlu dilakukan agar terciptanya keselamatan dan keamanan dalam penerbangan komersial. Ukraina tidak memberikan penjelasan apapun tentang situasi konflik yang terjadi di negaranya terhadap ICAO. Hal ini berakibat tidak adanya

⁸ Merdeka.com, Pandasurya Wijaya., 2014, Rute penerbangan MH17 sudah disetujui dan aman (<http://www.merdeka.com/dunia/rute-penerbangan-mh17-sudah-disetujui-dan-aman.html>). Diakses tanggal 20 January 2015

himbauan area rawan yang seharusnya tidak dilalui oleh pesawat sipil oleh ICAO terhadap maskapai secara global.

ATC (*Air Transport Centre*) yang merupakan penyelenggara pelayanan lalu lintas penerbangan bertugas untuk mencegah tabrakan antar pesawat, mencegah tabrakan pesawat dengan penghalang penerbangan, mengatur arus lalu lintas udara yang aman, cepat dan teratur kepada pesawat terbang, baik yang berada di ground atau yang sedang terbang / melintas dengan menggunakan jalur yang telah ditentukan. Apabila dikaitkan dengan tragedi penembakan MH17 ini maka dapat dikatakan bahwa tidak adanya perintah larangan rute melewati daerah konflik di kota Donetsk dari ATC sehingga pilot memutuskan untuk melewati rute tersebut dan akhirnya terjadi penembakan yang akhirnya menghancurkan pesawat MH17 Malaysia Airlines.

Pada April 2014 *Federal Aviation Administration* (FAA) melarang pesawat-pesawat AS terbang di atas wilayah Ukraina Crimea dan perairan sekitarnya.⁹ Hal ini disebabkan alasan kekerasan yang sedang berlangsung di wilayah tersebut. Sebuah peringatan khusus telah dikeluarkan FAA pada Ukraina yang diterbitkan April 2014. Peringatan itu berisi 'situasi yang berpotensi berbahaya' di wilayah udara Ukraina, khususnya wilayah udara Crimea. FAA sendiri.

FAA bukan satu-satunya institusi yang berusaha mencegah pesawat sipil terbang di atas bagian dari Ukraina. *Air Traffic Control* (ATC) di Ukraina melalui peringatan yang telah diberikan FAA telah memperingatkan pilot MH17 untuk tidak melewati rute penerbangan diatas wilayah konflik bersenjata. Zona larangan terbang diatas wilayah Donetsk Ukraina oleh FAA ditentukan dengan ketinggian 32.000 kaki. Namun, pilot MH17 tidak menghiraukan peringatan dari ATC Ukraina dan tetap melintasi zona beresiko tersebut dan terbang dengan ketinggian 33.000 kaki.

Secara hukum, pilot MH17 tidak melakukan pelanggaran terhadap zona larangan terbang. Zona larangan terbang yang diberitahukan oleh FAA melalui ATC adalah 32.000 kaki, sedangkan penerbangan yang dilakukan oleh pilot

⁹ Kanalsatu,, 2014, MH17 diduga melanggar wilayah larangan terbang, (http://kanalsatu.com/id/post/28097/mh17_diduga_langgar_wilayah_larangan_terbang/mh17_diduga_langgar_wilayah_larangan_terbang). Diakses pada tanggal 21 January 2015.

MH17 yaitu 33.000 kaki. Akan tetapi pilot MH17 dapat dikatakan lalai karena lebih memilih hemat bahan bakar dan memilih rute terdekat tapi dalam hal ini telah mengabaikan keselamatan penumpang.

Ukraina sebagai negara kolong (*subjacent state*) merupakan pihak yang harus bertanggung jawab atas penembakan pesawat MH17 Malaysia Airlines. Pada bidang militer, penetapan area larangan terbang dimungkinkan apabila ada obyek militer rahasia suatu negara di bawah wilayah udara yang ditetapkan sebagai area larangan terbang. Sedangkan di bidang keamanan publik, khususnya untuk penerbangan komersial, area larangan terbang dapat diterapkan manakala dianggap bahwa area larangan terbang tersebut navigasi penerbangannya tidak layak untuk dilalui oleh pesawat sipil sehingga diduga akan berdampak negatif terhadap keselamatan operasional penerbangan sipil (komersial). Gerakan Pro-Rusia yang telah menembak pesawat MH17 merupakan subjek non negara sehingga bagaimanapun juga yang bertanggung jawab atas tragedi ini tetap negara Ukraina.

Berdasarkan ketentuan pasal 28 Konvensi Chicago 1944 mengenai kewajiban negara dalam hal memberikan pelayanan keselamatan penerbangan sipil berupa pelayanan navigasi penerbangan maka dapat dikatakan bahwa Ukraina harus memberikan pelayanan keselamatan dan keamanan atas kedaulatan udara sebagai negara kolong yang dilewati oleh pesawat MH17 Malaysia Airlines.

PBB telah mengeluarkan sebuah resolusi sebagai bentuk reaksi atas penembakan pesawat MH17 Malaysia Airlines di Ukraina. Resolusi ini disahkan setelah dilakukannya sejumlah pertemuan DK PBB. Yaitu pertemuan darurat pada hari Jumat tanggal 18 Juli 2014, sehari sejak jatuhnya pesawat MH17, dan pertemuan tertutup pada hari Minggu tanggal 20 Juli 2014 hingga Senin dini hari tanggal 21 Juli 2014.¹⁰

Dengan adanya resolusi dari PBB tersebut maka tim investigasi dari pihak PBB telah mendapatkan izin akses penuh untuk memasuki, menelusuri dan mengumpulkan berbagai macam data dan alat bukti yang terkait dengan pesawat MH17 Malaysia Airlines. Ukraina tidak diperbolehkan dengan alasan apapun

¹⁰Ranah Berta, 2014, Tuntutan Perwakilan PBB di Indonesia Terkait Tragedi MH17 (<http://ranahberita.com/20046/tuntutan-perwakilan-indonesia-di-pbb-terkait-tragedi-pesawat-mh17>) Dikakses pada 30 January 2015.

untuk menghalangi tim investigasi yang telah dibentuk oleh PBB. Konflik dalam negeri yang terjadi di Ukraina bukan merupakan suatu alasan untuk tidak memperbolehkan dunia internasional tidak turut andil. Jatuhnya korban dari pesawat MH17 yang terdiri dari berbagai negara menimbulkan simpati yang mendalam dan rasa kehilangan. Berdasarkan hal ini diperlukan kerjasama dari Ukraina untuk menginvestigasi penyebab dari jatuhnya pesawat MH17.

Pernyataan Komisaris Tinggi HAM PBB, Navi Pilla yang mengungkapkan bahwa Pelanggaran hukum internasional ini bisa bermuara pada kejahatan perang. Karena itu, adalah sebuah kewajiban untuk melakukan penyelidikan yang independen, tidak berpihak, efektif dan menyeluruh atas kasus ini. Navi Pilla juga menegaskan kepada semua yang terlibat dalam konflik ini, termasuk para pejuang dari luar negeri, bahwa segala upaya akan dilakukan untuk menjamin bahwa mereka yang terlibat pelanggaran hukum internasional, termasuk kejahatan perang, akan dihadapkan ke pengadilan, tidak peduli siapa mereka.¹¹

KESIMPULAN

1. Ditandatanganinya Konvensi Chicago pada 7 desember 1944 bertujuan untuk menumbuh kembangkan penerbangan komersial lintas negara yang aman dan teratur telah menghasilkan 6 dokumen yaitu *International Air Services Transit Agreement* (IASTA), *International Air Transport Agreement* (IATA), *Draft of 12 Tehnical Annexes (Annex 1 – 12)*, *Standard form of Bilateral Agreement (Chicago Form Agreement)* dan *The Provisional International Civil Aviation Organization* (PICAO). Keenam dokumen tersebut secara garis besar mengatur tentang berbagai hal yang menjadi tanggung jawab pengangkut komersial untuk terciptanya keamanan dan keselamatan penerbangan sipil internasional.
2. Ukraina sebagai negara kolong seharusnya lebih mengetahui keadaan yang terjadi di negaranya dan memberikan zona larangan terbang untuk menghindari

¹¹Rubrik, DW, 2014, Penembakan MH17 Bisa Menjadi Kasus Kejahatan Perang, (<http://www.dw.de/penembakan-mh17-bisa-menjadi-kasus-kejahatan-perang/a-17815298>) Diakses pada 3 February 2015.

adanya korban akibat konflik dalam negeri Menurut prinsip hukum *rebus sic stantibus*, artinya bahwa para pihak perjanjian tidak boleh menjadikan hukum nasionalnya sebagai alasan pembenar untuk tidak melakukan ketentuan dalam perjanjian internasional.. Secara garis besar maka negara kolong yang dalam hal ini adalah Ukraina tidak boleh berpaku pada hukum nasionalnya atas dasar kedaulatan udara yang dimiliki. Ukraina harus tunduk pada perjanjian internasional sebagai negara kolong yang diwajibkan menjaga keselamatan dan keamanan jalur penerbangan komersial internasional.

3. Penembakan pesawat MH17 milik Maskapai Malaysia Airlines oleh Rudal Buk milik Pemberontak Pro Rusia di zona perang Ukraina yang mengakibatkan seluruh penumpangnya 298 orang dinyatakan tewas termasuk 11 penumpangnya yang berkewarganegaraan indonesia. PBB atas desakan seluruh negara mengeluarkan sebuah resolusi pada tanggal 20 July 2014 yang menyatakan bahwa PBB telah membentuk tim investigasi yang terdiri dari berbagai negara untuk menginvestigasi tragedy penembakan ini. Ukraina diharuskan memberi akses penuh terhadap investigasi yang dilakukan dan memfasilitasi tim bentukan PBB.

SARAN

1. Adanya ICAO (*International Civil Aviation Organization*) sebagai suatu badan yang memantau penerbangan komersial internasional dirasa kurang efektifitasnya untuk menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan sipil komersial. Tidak hanya ICAO, namun untuk seluruh masyarakat Internasional diharapkan untuk bersama mendukung keamanan dan keselamatan penerbangan Internasional dengan tidak mengabaikan hal-hal yang berpotensi negatif bagi keselamatan dan keamanan Penerbangan Komersial Internasional. Diperlukan adanya suatu regulasi baru di setiap negara kolong yang berdaulat agar mengetahui peran atas kedaulatan yang dimiliki di ruang udaranya.
2. Tanggung jawab atas keselamatan dan keamanan Penerbangan Komersial Internasional telah diatur jelas pada Konvensi Chicago 1944 dan ICAO (*International Civil Aviation Organization*) sebagai badan yang memantau

Penerbangan Komersial Internasional. Kasus penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 merupakan salah satu pelanggaran Hak Asasi Manusia dan kejahatan perang. Tanggung jawab Ukraina yang masih berupa akses penuh untuk tim investigasi khusus dirasa kurang adil untuk korban kecelakaan pesawat Malaysia airlines MH17. Ukraina seharusnya segera menyelesaikan konflik dalam negerinya agar pelaku penembakan MH17 dapat segera diadili dan diseret di Mahkamah Internasional.

DAFTAR PUSTAKA

SUMBER LITERATUR BUKU :

- Agus Pramono, **Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa**, Ghalia Indonesia, 2011, Jakarta.
- Boer Mauna, **Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global**, alumni, 2010, Bandung
- E. Suherman, **Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara Dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan** (Kumpulan Karangan) , Alumni, 1979, Bandung.
- E. Suherman, **Hukum Udara Indonesia dan Internasional** (Cet.ke-3), Alumni. (Selanjutnya disebut Suherman I) , 1983, Bandung.
- J.G, Starke, **Pengantar Hukum Internasional**, Sinar Grafika, 1989, Jakarta
- K. Martono, **Hukum Udara, Angkutan Udara, Dan Hukum Angkasa**, Mandar Maju, 1995, Jakarta.

SUMBER PERATURAN PERUNDANG-UNDANG :

Konvensi Chicago 1944

Konvensi PBB 1962

Konvensi Wina 1969

ICAO Doc. 9327 Annual Report of the Council-1980: Documentation for the session of the assembly ini 1981

United Nations Convention on the Law of the Seas, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 1985, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319

Undang-Undang Republik Indonesia. nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut

SUMBER INTERNET :

Aviasi. 2012. Keberadaan dan Peran ICAO dalam penerbangan Sipil Internasional, (<http://tabloidaviasi.com/safety/keberadaan-dan-peran-icao-dalam-penerbangan-sipil-internasional/>), diakses tanggal 12 January 2015.

Kanalsatu,, 2014, MH17 diduga melanggar wilayah larangan terbang, (http://kanalsatu.com/id/post/28097/mh17_diduga_langgar_wilayah_larangan_terbang/mh17_diduga_langgar_wilayah_larangan_terbang). Diakses pada tanggal 21 January 2015

Rubrik, DW, 2014, Penembakan MH17 Bisa Menjadi Kasus Kejahatan Perang, (<http://www.dw.de/penembakan-mh17-bisa-menjadi-kasus-kejahatan-perang/a-17815298>) Diakses pada 3 February 2015